

Número 45 - Enero de 2012

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

Primer Consejo de Ministros.

Nuevo Gobierno, los mismos viejos problemas

PÁG. 8

Un nuevo paso adelante en la navegación por satélite

PÁG. 11

Plan estratégico de Iberia y huelga de pilotos

PÁG. 10

Falleció el aeronáutico Manuel Jalón

PÁG. 6

Editorial

Propósito de enmienda a la totalidad

EL pasado 16 de diciembre, tras la última reunión del anterior Consejo de Ministros, el entonces titular de Fomento y portavoz del Gobierno en funciones, José Blanco, se despedía de los periodistas invitando al Ejecutivo entrante al dolor de corazón, a la contrición y al propósito de enmienda, como prevenía el viejo catecismo de Astete a la hora de confesarse con Dios.

"El próximo Gobierno tendrá que tomar decisiones difíciles para responder a los desafíos que tenemos como país. Espero que esto sirva para hacer propósito de la enmienda cada uno, el que tenga que hacerla, y para reconocer el trabajo de Rodríguez Zapatero, cuando tuvo que afrontar también decisiones difíciles, muy criticadas por parte de quien ahora tiene que tomar también decisiones difíciles", dijo el ex ministro.

Nuevo Gobierno, problemas viejos. No parece que el nuevo equipo del PP llegue al Ministerio de Fomento arrepentido de sus críticas al modelo aeronáutico diseñado, emprendido y no consumado de José Blanco, quien deja el sector aeronáutico sumido en graves problemas. "Nosotros lo que le daremos será la vuelta como si fuera un calcetín a este modelo del Partido Socialista", dijo a Actualidad Aeroespacial el presidente de la Comisión de Transportes del PP, Andrés Ayala, hace ahora cinco meses. "Estamos en contra del modelo aeroportuario del señor Rodríguez Zapatero, nos parece que es un conjunto de bandazos impresionante y que responde a la política sin norte y sin proyecto que está teniendo el ministro de Fomento" añadió Ayala.

No parece que el nuevo equipo del PP llegue al Ministerio de Fomento arrepentido de sus críticas al modelo aeronáutico diseñado, emprendido y no consumado de José Blanco, quien deja el sector aeronáutico sumido en graves problemas

A pesar de eso, Blanco, ya en trance de convertirse en ex, sacaba pecho y se ponía medallas: "Uno de los aciertos importantes que ha adoptado este Gobierno fue la reforma del control aéreo, que nos ha permitido reducir los costes de navegación el 50%, que nos ha permitido bajar las tasas aéreas de navegación el 15% y que nos ha permitido la entrada en beneficios de Aena. Por lo tanto, es un ejemplo de eficiencia, de decisión, de determinación y de lo que me siento orgulloso".

Evidentemente, no piensa así el PP: "Blanco está actuando en contra no sólo de los intereses de España, sino del papel que España debería estar jugando en lo que es el concepto de Cielo Único europeo... Porque nos puede conducir a una situación sin retorno en la cual hayamos dilapidado, no sólo un 'know how' y una forma de actuar que era la que tenía Aena, tanto en navegación aérea como en aeropuertos", enjuiciaba Ayala.

El propio nuevo presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, concretaba no hace mucho: "quiero advertir que yo no me siento atado por las decisiones que se hayan tomado en los últimos seis meses".

Todo indica, pues, que el flamante Ejecutivo no viene a responsabilizarse del sector público aeronáutico contrito, compungido y pesaroso, sino con ánimo de sostenella y no enmendalla; es decir, con verdadero propósito de enmienda, pero de enmienda a la totalidad.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ☎ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ☎ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008.
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Relevos en el Gobierno

Rajoy ha confiado los Ministerios de Fomento e Industria a dos de sus más fieles colaboradores, Ana Pastor y José Manuel Soria, mientras recupera para Defensa a Pedro Morenés.

Ana María Pastor Julián, zamorana de 54 años, licenciada en Medicina y Cirugía por la Universidad de Salamanca y funcionaria del Cuerpo Superior de Salud Pública y Administración Sanitaria, es la nueva ministra de Fomento. Es la coordinadora de Participación Social del Partido Popular, diputada por Pontevedra y una de las personas más próximas y fieles al nuevo presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, del que fue subsecretaria en Educación y Cultura, Presidencia e Interior antes de ser ministra de Sanidad.

Ha sido jefa del Servicio de Planificación Sanitaria de la Consejería de Sanidad y Servicios Sociales en Pontevedra, gerente de Atención Primaria en la provincia de Pontevedra y directora provincial del Servicio de Salud en Zamora. Fue directora general de la Mutualidad General de Funcionarios Civiles del Estado (MUFACE). Es patrono de la Fundación para el Análisis y los Estudios Sociales (FAES).

El canario José Manuel Soria López, presidente del Partido Popular de Canarias desde 1999, es el nuevo titular del Ministerio de Industria. Fue alcalde de Las Palmas de Gran Canaria desde 1995 hasta 2003 y presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria entre 2003 y 2007. Desde 2003 es diputado autonómico en el Parlamento de Canarias. Entre 2007 y 2010 fue vicepresidente y consejero de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias. Está casado y tiene dos hijos.

Es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales. Fue analista de mercado para Venezuela y el Caribe en la Embajada de España en Caracas entre 1980 y 1981. Desde 1984 es Técnico Comercial del Estado. Ha sido profesor de Macroeconomía y Economía Internacional en el Centro de Estudios Comerciales de Madrid desde 1984 a 1989. Entre 1986 y 1987 fue asesor del Gabinete del Ministro de Economía y Hacienda, Carlos Solchaga. Entre 1988 y 1989 fue jefe del Gabinete de la Secretaría de Estado de Comercio, durante uno de los dos mandatos de Apolonio Ruiz Ligero. Formó parte de los consejos de administración de las empresas públicas Aldeasa (1987), Initec (1988-1989) y el Banco de Crédito Industrial (1988-1989).

Por su parte, el ministro de Defensa, Pedro Morenés Eulate, no es nuevo en ese Departamento en el que ya ocupó la Secretaría de Estado en la primera legislatura de José María Aznar, con el ministro Eduardo Serra. Natural de Las Arenas (Guecho), tiene 63 años. Es licenciado en Derecho. En el año 2000 fue nombrado secretario de Estado de Seguridad en el Ministerio del Interior, cargo que ocupó hasta el 2002, en que fue designado secretario de Estado de Política Científica y Tecnológica en el Ministerio de Ciencia y Tecnología hasta el 2004. Morenés es un gestor ligado a la industria militar; actualmente preside una empresa de missiles.







De arriba a abajo, los ministros Ana María Pastor Julián, José Manuel Soria López y Pedro Morenés Eulate.

Planificación e Infraestructuras

El primer Consejo de Ministros del nuevo Gobierno ha fundido las tres Secretarías de Estado del Ministerio de Fomento en una sola, la de Planificación e Infraestructuras, para la que ha designado como titular a Rafael Catalá Polo, licenciado en Derecho por la Universidad Complutense. Pertenece al Cuerpo Superior de Administrado-

res Civiles del Estado y ha sido secretario de Estado de Justicia y subsecretario de Hacienda. Fue director general de Personal y Servicios del Ministerio de Educación y Ciencia y director general de la Función Pública en el Ministerio de Administraciones Públicas, subdirector general de Ordenación y Política de Recursos Humanos en el Ministerio de Sanidad y Consumo; director de Planificación y Desarrollo de Recursos Humanos, director de Relaciones Laborales y director de Administración y Servicios de Navegación Aérea, en Aena.

Ha sido director del Hospital Ramón y Cajal, en Madrid y director del Programa de Función Gerencial en las Administraciones Públicas, en ESADE. Desde el año 2007 es vocal de la Fundación CODERE, una organización sin ánimo de lucro creada con el fin de vertebrar y articular actividades orientadas al estudio, análisis, evaluación, desarrollo normativo y evolución de la industria del juego.

Dirección de Tecnología Aeroportuaria de Amadeus

Amadeus ha designado a John Jarrell, un peso pesado en el sector de la tecnología aeroportuaria, para liderar la división Airport IT, el negocio de tecnología para aeropuertos de Amadeus. Anteriormente director general de EMS Aviation en EMS Technologies, se incorpora a Amadeus con objeto de desarrollar ampliamente el negocio de tecnología para aeropuertos de la compañía.



Rafael Catalá Polo.



John Jarrell.

Jarrell será el máximo responsable de esta unidad de negocio y reportará directamente a Francisco Pérez-Lozao, vicepresidente de New Businesses de Amadeus.

Tras comenzar su carrera en Texas Instruments, Jarrell ha ocupado posiciones ejecutivas en el sector de la tecnología para aeropuertos durante muchos años, entre las que se encuentran la de director de ventas de la división de Airport Systems en EDS, vicepresidente primero del área de Airport Services en SITA -cargo que ocupó durante diez años- y director general de Air Traffic Systems en Sensis Corporation.

Dimisión en la FAA

El director de la Administración Federal de Aviación (FAA) norteamericana, Jerome Randolph "Randy" Babbitt, de 65 años, dimitió el pasado mes, tras su detención por conducir con alto nivel de alcohol en la sangre, según comunicó él mismo en un comunicado de prensa. Tras dos años y medio en el cargo, Babbitt anunció su dimisión al día siguiente de haber pedido autorización después luego de su arresto en la noche del sábado pasado por una patrulla de policía que le interceptó cuando conducía por el carril contrario en una carretera de Virginia, tal como señaló la policía de la ciudad de Fairfax.

Babbit, que viajaba solo en el coche, no provocó ningún accidente de tráfico. Fue conducido a un centro de detención, donde se le acusó y luego fue puesto en libertad. La policía señaló que cooperó totalmente con las autoridades. "No estoy dispuesto a dejar que nada ensucie el trabajo excepcional hecho 24 horas al día, siete días a la semana por mis colegas en el FAA," dijo Babbitt en el comunicado.

El secretario del Departamento de Transporte, Ray Lahood, aceptó la renuncia elogiando la administración de Babbitt en el sistema aeronáutico federal.

Michael Huerta, administrador de la FAA y experimentado funcionario de transporte que sirvió como director administrativo de los Juegos Olímpicos de invierno de 2002, en Salt Lake City (Utah), ha asumido interinamente el cargo dejado vacante por Babbitt.

OBITUARIO En Zaragoza, a los 86 años

Falleció el aeronáutico Manuel Jalón, ingeniero, militar retirado, escritor, inventor y empresario

El pasado 16 de diciembre falleció en Zaragoza, a los 86 años de edad, el doctor ingeniero aeronáutico, militar retirado, escritor y empresario Manuel Jalón Corominas, más conocido como inventor de la fregona y la jeringuilla desechable, entre otros productos.

Nacido en Logroño, Jalón, una vez terminada su carrera de ingeniero aeronáutico, realizó prácticas en la construcción y mantenimiento de aviones en Finlandia, Francia y Estados Unidos. Es "Aircraft Maintenance Officer" de las Fuerzas Aéreas de los EE UU. En 1965 fue recibido como miembro del American Institute of Aeronautics and Astronautics.



Su tesis doctoral versó sobre la investigación técnica de veinticuatro accidentes de aviación. Fue, además, el piloto más joven de vuelo sin motor, con 16 años, y también fue piloto civil.

En 1956 implantó los primeros talleres de mantenimiento y reparación de aviones F86 "Sabre", en la Base Aérea de Zaragoza, que dirigió durante diez años. El general Luis Llosa Rodón, su jefe directo en el Ala de Caza de Zaragoza, certificó que fue uno de sus oficiales más leales y eficaces y que, debido en parte a los resultados de su gestión, su unidad realizó más de 25.000 horas de vuelo -las primeras de la unidad- sin ningún accidente achacable a su mantenimiento, superando la media de aviones en situación de combate de las propias unidades de las fuerzas aéreas de los EEUU.

En 1976 se retiró del Ejército del Aire como comandante ingeniero aeronáutico para dedicarse plenamente a la industria.

El caballero de la ilustre fregona

El polifacético Manuel Jalón se instaló en Zaragoza en 1954 y en la capital aragonesa, que le hizo 'hijo adoptivo', pasó el resto de su vida. Llegó a ella como militar para trabajar en su base aérea, pero cambió su rumbo profesional y en 1958 creó la empresa de fregonas Manufacturas Rodex y otra de exportación de jeringuillas desechables, Fabersánitas, de la que fue director.

Nada más apropiado para un ingeniero aeronáutico como él, que veía cada día las dificultades de mantenimiento y limpieza de las aeronaves, que descubrir un ingenio que facilitara esa labor. Y se le ocurrió adherir a una bayeta un mango largo a su extremo. Luego se fue perfeccionando este modesto utensilio que recibió el nombre de la cervantina novela ejemplar de "La ilustre fregona"; del humilde y postrado oficio de quien limpia el hogar, al mocho o fregona, tal como se conoce hoy a la herramienta consistente en un palo largo y delgado con una pieza en su extremo que sujeta varias cintas de un material absorbente, imprescindible para fregar los suelos de pie y otras superficies menos accesibles.

Pocos han hecho tanto por la mujer como este ingeniero aeronáutico, que posiblemente nunca alardeó de feminista, extendiendo su invento por todos los hogares de España y del mundo. Jalón puso a la venta las fregonas de uso doméstico e industriales para grandes superficies, un elemento que "levantaría del suelo a la mujer española" y erradicaría "las enfermedades que afectaban a las rodillas, las manos y la columna vertebral de los profesionales de la limpieza".

En 1958 promovió en Zaragoza la compañía Manufacturas Rodex, S.A. donde creó las fregonas que exporta a más de treinta países. Durante decenios fue consejero delegado de esta empresa que llegaría a ser, y sigue siendo, una de las empresas más importantes de España y Europa en su sector. Actualmente pertenece al Grupo Rubbermaid, líder mundial del sector de plástico en el hogar. Desde 1957 registró a su nombre la marca Rodex y las patentes de Invención y Modelos de Utilidad que durante su validez de veinte años han protegido la fabricación de fregonas de Rodex.

Con su equipo de I+D, de Manufacturas Rodex, S.A., innovó cerca de un centenar de productos. Todavía hoy, un escurridor-fregona, registrado por Jalón en 1957 y desarrollado en plástico hace veinte años por su equipo, se exporta incluso a Japón y se vende en más de dos mil superficies comerciales de los EEUU. Manufacturas Rodex, S.A. obtuvo repetidamente premios y medallas nacionales a la calidad, la productividad y la exportación, entre ellos de la Cámara de Comercio de Zaragoza. El Ayuntamiento de Zaragoza le otorgó en 1991 la máxima distinción que otorga a las empresas, el premio Inmortal Ciudad de Zaragoza Salduba.

Jalón no dejó de crear durante toda su vida y otro de sus inventos imprescindibles es la jeringuilla desechable de plástico, un material con el que experimentó durante muchos años y con el que creó otros utensilios.



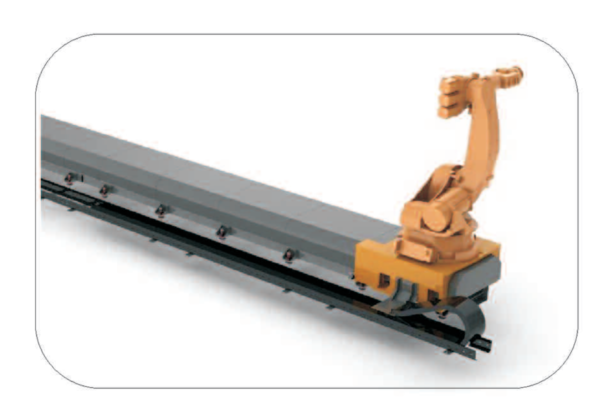


EMBRAER también deposita su confianza en Tecnatom

El fabricante aeronáutico brasileño, el más importante del hemisferio sur y uno de los cuatro más importantes del mundo, contará con Tecnatom para el equipamiento de sistemas de inspección por ultrasonidos de componentes de material compuesto, en la nueva factoría que está construyendo en Évora (Portugal).

El esfuerzo realizado en el desarrollo tecnológico, encaminado a la integración de robots industriales en sistemas de inspección, ha permitido ofrecer un producto de tan altas prestaciones que ha llevado a Embraer a inclinar la balanza a favor de Tecnatom.

En tan sólo dos años se han realizado los desarrollos que permitirán que en 2012 esta nueva generación de sistemas de inspección esté en líneas de producción de fábricas aeronáuticas en China, Brasil y Portugal.



Inauguración oficial, en Technocampus (Nantes-Francia), del Sistema de Inspección por Ultrasonidos generados con Láser

El centro tecnológico Technocampus EMC2, creado por Airbus, EADS y CETIM, ha inaugurado el nuevo sistema de inspección, cuya instalación puso a punto Tecnatom antes del verano.

Al acto de inauguración han acudido autoridades políticas francesas y altos directivos de EADS, Airbus y Tecnatom.

El nuevo sistema supone un nuevo hito tecnológico gracias a la tecnología de generación y detección de los ultrasonidos con Láser, al prescindir del tradicional transductor piezoeléctrico, del acoplante y del contacto con la pieza.

Esta tecnología unida a la experiencia adquirida por Tecnatom en robótica, equipos de control y software de proceso de datos, además de las propias técnicas de ensayo con ultrasonidos, promete llegar a jugar un rol importante en el proceso industrial de fabricación de materiales compuestos.





Avda. Montes de Oca, 1. 28703 - San Sebastián de los Reyes. Madrid (España)
Tel.: (+34) 91 659 86 00 Fax: 91 659 86 77. www.tecnatom.es

Año nuevo, distinto Gobierno, los mismos viejos problemas

EL pasado 22 de diciembre tomaron posesión de sus cargos los ministros del nuevo Gobierno presidido por Mariano Rajoy, líder del Partido Popular, que fue investido jefe del Ejecutivo por el Congreso de los Diputados, tras obtener el respaldo de la mayoría absoluta de los votantes españoles en las recientes elecciones generales.

Ana Pastor, la nueva ministra de Fomento, hizo una declaración de principios en su toma de posesión del cargo: quiere convertir su departamento en "punta de lanza para lograr cuanto antes la recuperación económica". Tras recoger la cartera de manos de su antecesor, José Blanco, Pastor manifestó su esperanza de que su labor al frente del Ministerio sirva "para que los ciudadanos puedan vivir un poco mejor".

Lo tienen verdaderamente difícil la ministra y el Gobierno del que forma parte. No son nuevos los problemas a los que se enfrentan. De entrada, ya en su segunda reunión del Consejo de Ministros han reconocido que ni el traspaso de poderes fue tan ejemplar como se pregonó durante el mes de la transición entre equipos ni el "agujero" del déficit era del tamaño que habían declarado sus antecesores, sino, como mínimo, un 33% mayor. Con lo cual, y de momento, el recorte para el Ministerio de Fomento, organismo inversor por excelencia del Gobierno, es de 1.614 millones de euros, por lo que el presupuesto del Departamento se queda tiritando.

Pero aún hay más. La neoministra tiene el compromiso firme del presidente del Gobierno de adelgazamiento de la Administración enunciado en su programa de investidura: "redimensionamiento del sector público y del personal a su servicio, reestructuración y supresión de Organismos Autónomos, Agencias y otras entidades públicas. El Gobierno va a abrir un proceso de simplificación del sector público empresarial y fundacional del Estado con el objetivo de reducir sensiblemente este tipo de entidades… El objetivo, nuestro compromiso y a él nos vamos a atener: 16.500 millones de reducción del déficit en el año 2012". Que ahora, tras el avistamiento del tamaño del "agujero negro" va a ser mucho mayor.

Eso quiere decir que en toda la Administración Pública muchas menos personas tendrán que trabajar más y durante más tiempo; que en Fomento, y concretamente en el área del transporte aeronáutico, el nuevo equipo habrá de emplearse a fondo para contrarrestar la deuda de 13.000 millones de



Foto de familia del Consejo de Ministros.

El 25% de las ventas de todas las empresas dependen del transporte aéreo. El 70% de las empresas afirman que la principal ventaja de usar servicios aéreos es el acceso a un mercado más amplio

deuda acumulada que deja Aena; que habrá de recortar inexcusablemente los más de 3.200 millones de gasto anual de explotación y reducir los 1.300 millones de costes de sus 13.000 empleados.

"Algunos de los sectores estratégicos de nuestra economía necesitan ser regulados y de la buena regulación y supervisión de los mismos depende, en gran medida, la competitividad de nuestra economía", anunció Rajoy en su discurso programático de investidura. Qué duda cabe que el transporte aéreo es un sector estratégico de nuestra economía y que necesita de una buena regulación.

"El turismo -reconoció el candidato a la investidura como presidente del Gobierno- es nuestra principal industria exportadora", añadió. Efectivamente, el peso de la actividad turística en España es de primera

magnitud y su contribución al PIB nacional se sitúa en el 10,2%, según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) correspondientes al año 2010, y que, según los expertos, en el último ejercicio podría llegar hasta el 10,6%.

Pero el sector turístico en España se basa en gran medida en el transporte aéreo, en las infraestructuras aeroportuarias y en los servicios de navegación aérea. Tres de cada cuatro turistas llega a nuestro país en avión. Como media, cada mil nuevos pasajeros suponen la creación de un puesto de trabajo directo y casi tres indirectos. La participación del sector aéreo en el PIB nacional se estima en el 7%. En el ejercicio 2010 el volumen de negocio de las compañías aéreas españolas ascendió a 10.000 millones de euros. En ese año por los aeropuertos españoles transitaron 192,8 millones de pasajeros, se realizaron 2,1 millones de operaciones y se movieron 652.000 toneladas de mercancías. Barajas cerró 2010 como el 4º aeropuerto con más tráfico aéreo de Europa y El Prat como el 10º, según datos de Aena.

Por otra parte, la configuración geográfica española y su población distribuida en continentes diferentes y archipiélagos hace que más de tres millones de españoles -casi un 8%- residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla tengan una mayor dependencia del transporte aéreo.

El transporte aéreo es responsable del 40% de la exportación interregional de bienes (por valor).

El 25% de las ventas de todas las empresas dependen del transporte aéreo. El 70% de las empresas afirman que la principal ventaja de usar servicios aéreos es

En Aena se encontrarán con el viejo y complicado problema del control aéreo, planteado y no resuelto o mal solucionado

También está el proceso interruptus de privatización de los principales aeropuertos nacionales

el acceso a un mercado más amplio. El transporte aéreo hace un uso intensivo de capital y su productividad por empleado es tres veces y media más alta que el promedio de otros sectores.

Pero el sector aéreo que heredan la nueva ministra y su flamante secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, Rafael Catalá, está lastrado por viejos problemas aún no resueltos. Los costes regulados (tasas aeroportuarias y de navegación) tienen igualmente su efecto en la cuenta de resultados. Las primeras han experimentado en España un fuerte incremento en 2011, especialmente en los grandes aeropuertos (Madrid un 17%, Barcelona un 11,4% y Málaga un 7,6%), según datos del sector. Las tasas de navegación, por el contrario, han experimentado una rebaja del 7,5%, pero España sigue siendo el segundo país más caro de la Unión Europea, y el tercer país más caro de Eurocontrol.

No es, pues, el panorama tan de color de rosa como lo pintaba en su despedida su antecesor en el cargo, el ex ministro José Blanco: “Uno de los aciertos importantes que ha adoptado este Gobierno fue la reforma del control aéreo, que nos ha permitido reducir los costes de navegación el 50%, que nos ha permitido bajar las tasas aéreas de navegación el 15% y que nos ha permitido una cosa más importante, que es que la previsión de entrada en beneficios de Aena, que estaba inicialmente prevista para el año 2016, se haya anticipado a este año 2011. Por lo tanto, es un ejemplo de eficiencia, de decisión, de determinación y de lo que me siento orgulloso”.



Ana Pastor, la nueva ministra de Fomento

En Aena se encontrarán con el viejo y complicado problema del control aéreo, planteado y no resuelto -o mal solucionado- con casi 2.500 empleados públicos enfrentados y afrentados; con la adjudicación de parte de las torres de control, pero sin llevarse acabo este paso y por decidir que hace con ellas y con el resto de las aún no sacadas a concurso.

Luego está la no menos problemática decisión sobre la privatización o no de los aeropuertos, con varias decenas de infraestructuras no operativas, sin pasajeros y sin aviones con una carga sobredimensionada de coste inútil de personal y otras sobreviviendo gracias a las generosas subvenciones de los gobiernos autonómicos. El PP lo tenía muy claro hasta hace unos meses, según confesó su portavoz en la Comisión de Fomento en el Congreso de los Diputados, Andrés Ayala.

Y, para colmo, está el proceso interruptus de cesión de los dos principales aeródromos nacionales -Barajas y El Prat-, cuyo concurso no rato, sino prorrogado, ha sumido en la incertidumbre y perplejidad a propios y extraños, a empresas nacionales y extranjeras y sobre el que habrán de pronunciarse de inmediato la nueva ministra y los nuevos responsables de la política aeronáutica.



Plan estratégico de Iberia y huelga de pilotos

ANTE la posición de huelga en Navidades y días inmediatamente posteriores por parte de los pilotos de Iberia contra la creación de su filial low cost Iberia Express, la compañía aérea mantiene su plan estratégico con una inversión en largo radio, en el hub de la T4 y en la nueva aerolínea Iberia Express como pilares de su plan estratégico.

Para la compañía, Iberia Express es uno de los pilares de la estrategia en los próximos años, para garantizar el futuro y la viabilidad del grupo y la única opción para no cerrar rutas y reducir empleo en Iberia, a lo que estaría abocada la compañía de no haber tomado esta decisión.

La inversión en el largo radio -con opción de llegar hasta 45 aviones en 2015 frente a los 35 actuales y con interiores totalmente renovados- y en la T4, para convertirla en un hub de primer nivel mundial, son los otros dos pilares del plan estratégico de Iberia de aquí a 2015, como se comunicó recientemente a los inversores y accionistas.

España es el segundo país del mundo por presencia de compañías de bajo coste y de trenes de alta velocidad, lo que ha llevado a una caída de los ingresos del 17% en los últimos cuatro años, situación a la que se ha sumado el aumento del precio del combustible en un 55% en el mismo periodo.

Todo esto hace que las rutas de corto y medio radio de la compañía sean cada vez más deficitarias y un lastre para el conjunto de la empresa, lo que obliga a tomar medidas. Recientemente una de las mayores compañías aéreas del mundo se vio abocada a someterse a un duro plan de reducción de costes, incluidos los laborales, para salvase de la bancarrota.

Para que Iberia pueda crecer una de las grandes prioridades de su Plan de Negocio, necesita un corto y medio radio cada vez más grande y potente, que solo puede ofrecer una empresa nueva, con costes similares a los de sus competidores

La creación de Iberia Express cuenta con el acuerdo de los representantes del 90% de los empleados de Iberia, con los que la compañía firmó los respectivos convenios colectivos y acuerdos específicos de creación de Iberia Express hace prácticamente un año.

Iberia Express empezará su operación en marzo de 2012 y dispondrá de 500 empleados nuevos en el primer año, 125 de los cuales serán pilotos.

El objetivo es superar los más de 1.000 empleos de nueva creación en los primeros años, sin que esto suponga una merma en las condiciones laborales de los actuales empleados de Iberia, que están reguladas por sus propios convenios colectivos.

El saneamiento del corto y medio radio, permitirá crecer en largo, donde irán destinadas progresivamente cada vez más tripulaciones. Dentro de los convenios colectivos en vigor, se recoge también que el handling y el mantenimiento lo realizarán los empleados de Iberia.

Para que Iberia pueda crecer en largo radio, una de las grandes prioridades de su Plan de Negocio, necesita un corto y medio radio cada vez más grande y potente, que solo puede ofrecer una empresa nueva, con costes similares a los de sus competidores e integrada en el Grupo Iberia, lo que es Iberia Express, empresa 100% de Iberia.

Las rutas de corto y medio radio son vitales para el desarrollo futuro de Iberia, pues el 70 por ciento de los pasajeros que vuelan en las rutas de largo radio, principalmente con el continente americano, son pasajeros que conectan con el corto y medio radio.

Programa Galileo

Un nuevo paso adelante en la navegación por satélite

LA Comisión Europea ha propuesto el pasado mes de diciembre el nuevo marco para la financiación y la gobernanza de los dos programas europeos de radionavegación por satélite Galileo y EGNOS (amplificación de las señales del GPS) para el período 20142020.

La Comisión propone destinar 7.000 millones de euros para garantizar la finalización de la infraestructura de radionavegación por satélite de la UE y la explotación de los sistemas hasta 2020, como el funcionamiento de las infraestructuras espacial y terrestre, las actividades de reposición-sustitución necesarias, los procedimientos de certificación y, en particular, la prestación de servicios. La propuesta también recuerda que la Unión sigue siendo la propietaria de los sistemas. Por tanto, debe delegarse la gestión de la explotación de los programas en la Agencia del GNSS Europeo y la gestión del despliegue de los programas en la Agencia Espacial Europea.

Según el vicepresidente Antonio Tajani, responsable de Industria y Emprendimiento, "se ha avanzado mucho tanto en el caso de Galileo como en el de EGNOS. Si observamos el brillante futuro que ambos tienen por delante, el mensaje clave de estabilidad financiera es de una importancia fundamental para estos dos programas emblemáticos, para que la industria y los ciudadanos europeos puedan cosechar sus beneficios. Tanto Galileo como EGNOS están contribuyendo sobremanera a la competitividad y la innovación industrial europea en sectores clave con gran potencial económico. La mejora de nuestros conocimientos en tecnología y servicios de radionavegación por satélite será un apoyo significativo para la industria europea en estos difíciles momentos".

Galileo permitirá a los usuarios conocer su posición exacta en el tiempo y el espacio, de la misma forma que el GPS, pero con una precisión y una fiabilidad mayores. Galileo es el programa de la Unión Europea para el establecimiento de un sistema mundial de radionavegación por satélite que estará bajo control civil europeo. Será compatible con el GPS estadounidense y con el Glonass ruso, aunque independiente de ellos, y algunos de sus servicios serán interoperables.

Programa Galileo.

En 2014, Galileo ofrecerá tres servicios: el Servicio Abierto (gratuito), el Servicio Público Regulado (que garantiza que servicios fundamentales, como son los de ambulancia y policía, sigan funcionando en momentos de crisis) y el Servicio de Búsqueda y Salvamento (para emergencias; por ejemplo, en el caso de un marinero perdido en el mar). Más adelante se sumarán nuevos servicios, como el Servicio Comercial y el Servicio de Salvaguardia de la Vida, que permitirán obtener unos datos autenticados más precisos y se utilizarán en aplicaciones esenciales para la vida. Recientemente Galileo dio un paso de gigante, con el lanzamiento, el 21 de octubre, de sus dos primeros satélites operativos. Está previsto un segundo lanzamiento de otros dos satélites operativos Galileo para 2012. Este éxito prepara el camino para la prestación de los servicios iniciales de Galileo en 2014.

Contratos adjudicados para el despliegue de Galileo: La fase de despliegue se inició en 2008, y el trabajo se ha dividido en seis lotes; todos ellos han sido objeto de licitaciones abiertas. Los cuatro primeros lotes se adjudicaron en 2010 por unos 1.250 millones de euros.

Los dos lotes finales, relacionados con las infraestructuras terrestres, se adjudicaron en junio de 2011.